

SYNTHESE DE L'ETUDE D'INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET DE PLATEFORME PORTUAIRE DE PONT ROUGE A WARNETON (B)

**CLAREBOUT POTATOES
(CL WARNETON)**

**Parking de
10 camions**

**Voirie d'accès
(l=620m, 7m de large)**

**Plateforme portuaire
235m x 60m**

**DEÛLEMONT
(1.750 habitants)**

Commentée par les associations
DEÛLEMONT ENVIRONNEMENT, ECO-VIE et LES AMIS DE WARNETON
dans le cadre de l'enquête publique du 28/06 au 15/07/2018 et du 16/08/ au 27/08/2018

Projet de plateforme portuaire bimodale au Pont Rouge à Warneton

Quelques extraits de ce projet ont été repris du rapport final de l'étude d'incidences sur l'environnement demandé par la Direction des Voies hydrauliques de Tournai et effectué par le cabinet CSD Ingénieurs Conseil S.A. de Namur.

Une enquête publique est actuellement ouverte en Mairie de Comines (B) au service Urbanisme (Personne en charge : Madame Declercq) depuis le 28 juin jusqu'au 15 juillet et du 16 août au 27 août 2018 de 8h30 à 12h et de 14 à 16h30 et sur RV le vendredi de 16h30 à 20h.

Présentation du projet

Le projet consiste à construire une plateforme bimodale avec transbordement (déchargement du contenu des péniches directement dans/sur des camions ou temporairement sur la dalle avant d'être rechargé dans les camions – ou vice versa), afin de favoriser le transport par voie fluviale.

Financement européen (FEDER) : 3.400.000 €.

Cet équipement se situera en rive gauche de la Lys mitoyenne sur le site dit : « le Pont Rouge » à Warneton (juste en face du centre de Deûlémont).

La durée du chantier est estimée entre 12 et 15 mois avec une mise en exploitation du site en 2019.

Cette plateforme de manutention, d'une longueur de 235 m sur 60 m de large (soit près d'1,5 ha), sera composée de :

- 1 avant quai qui servira au transbordement des bateaux au moyen d'une grue et d'un camion en chargement/déchargement ;
- 1 zone de stockage ;
- 1 surface restante destinée aux manœuvres des camions ;
- 1 parking de 10 camions à l'entrée du site.

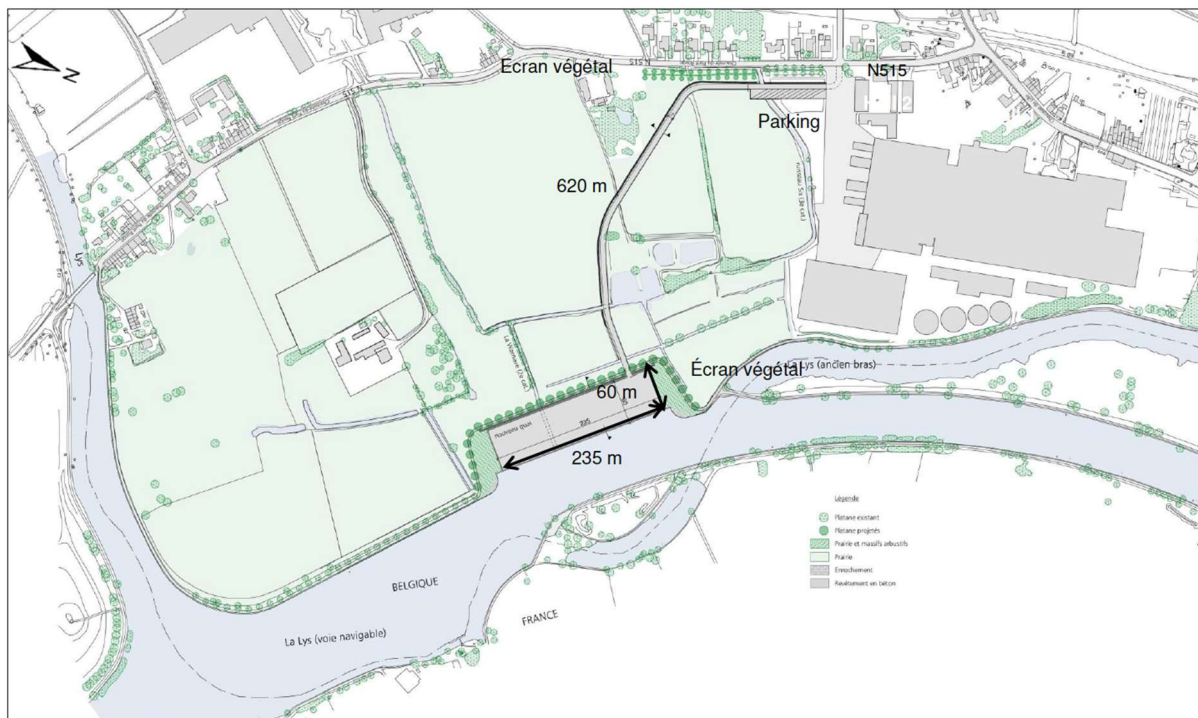


Figure 10 : Plan d'implantation (source : Greisch).

Un accès direct sera réalisé vers l'entreprise Clarebout Potatoes et sa future extension (actuellement en cours de demande) comprenant :

- 1 bâtiment frigorifique de 137,5 m de long, 82 m de large et 33 m de haut ;
- 1 bâtiment de logistique avec 10 quais de chargement/déchargement ;
- 1 bassin de stockage des eaux pluviales ;
- 1 parking.



Plan d'urbanisme des extensions des bâtiments de congélation et d'expédition de l'usine Clarebout de Warneton
(Demande de permis unique 2016)

Plan complet, suivre ce lien : <https://drive.google.com/open?id=0B7Lxz9X29fIVcFq2Y19YZIBLWDQ>

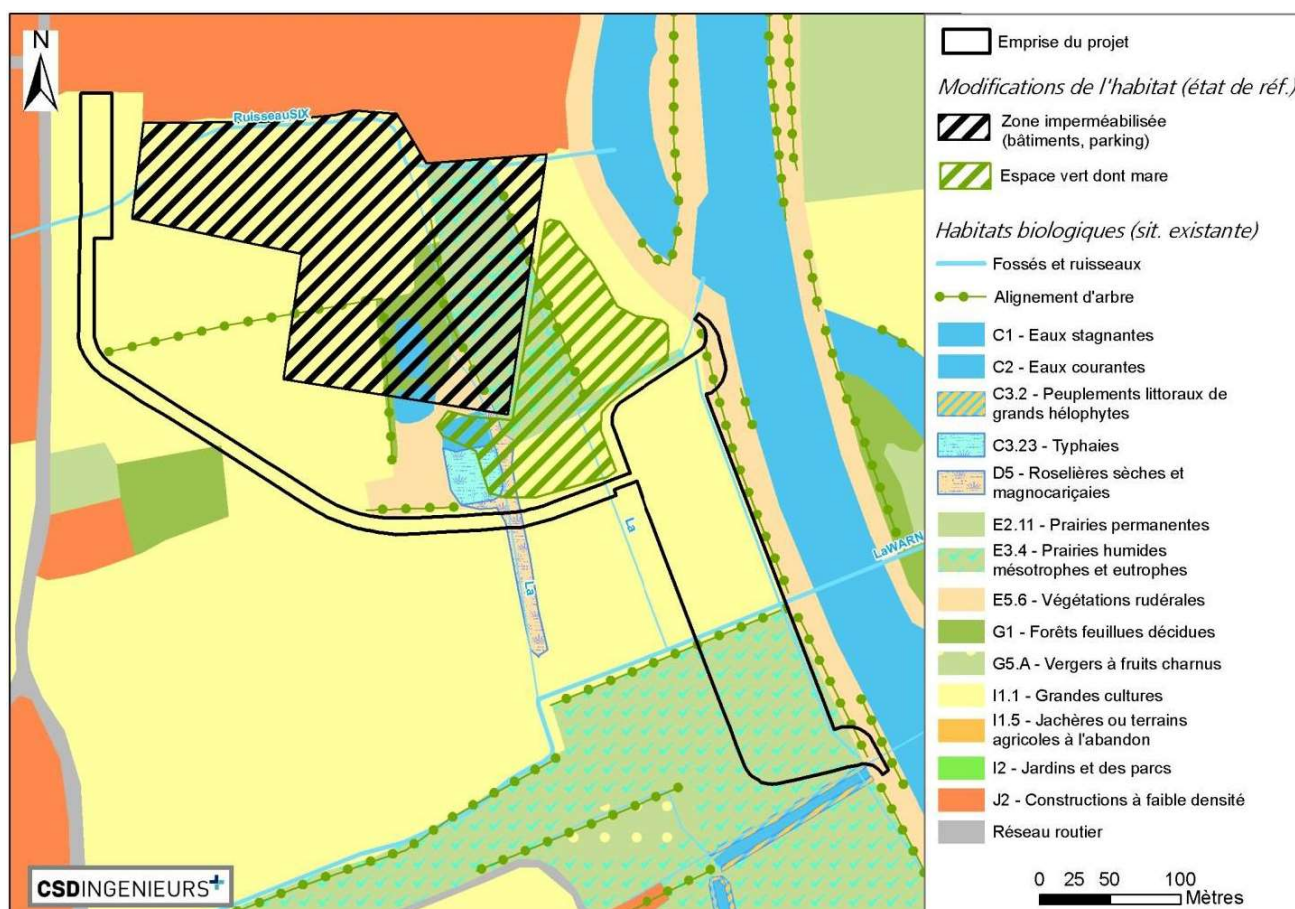


Figure 37 : Modifications des habitats biologiques dans les conditions de l'état de référence.
Extrait de l'annexe E2 de l'étude d'incidences sur l'environnement de la plateforme portuaire (page 50). En hachuré noir, l'occupation des sols par le 2^e congélateur, le bâtiment de logistique avec les quais de chargement pour les camions et l'extension du grand parking (aire d'attente des camions). En hachuré vert, l'espace vert incluant une mare pour le stockage des eaux pluviales.
Télécharger le document. Suivre ce lien : <https://wp.me/P7s4xt-2IK>

Le transbordement d'au minimum 200.000 tonnes/an et maximum 1.000.000 t/an, se fera sous forme de conditionnements suivants :

- Vrac ;
- Palettes ;
- Indivisible ;
- Containers (hauteur maximale 7,5 m/container) ;
- Big-bags

L'exploitation du site sera possible 24h/24h

Les voies principales concernées par le transport de fret, à proximité du site seront :

- La N58 qui donne accès à la France (Armentières) ;
- l'A19 qui relie Courtrai à Ypres en Belgique ;
- la N515 qui traverse Warneton et relie Ploegsteert à Comines Belgique ;
- la D945 qui relie Béthune à Halluin, en France, et qui traverse le village de Deûlémont ;
- la D108 venant de la frontière belge pour rejoindre Lille.

Risques et Impacts environnementaux

Modification du relief

Le projet est situé en zone d'aléa inondation moyen (En France, risque d'inondation annuel). La plateforme sera construite en remblais et sera rehaussée de 1 à 2 m de terre selon les endroits, soit environ 36.000 m³ de terre sur l'ensemble du site qui pourrait occasionner en période de crues, des débordements de la Lys et inondations d'habitations possibles en direction du centre de Deûlémont. Les premières habitations côté français se situent à 203 m du site et à 280 m de la Mairie.

Il faut signaler l'importance de gérer les eaux de la Lys par rapport aux inondations et aussi par rapport à la sécheresse, que d'autres projets sont à l'étude à quelques kilomètres sur la même rive. Il est question de supprimer des bassins d'orages naturels sur des dizaines d'ha. Concernant les risques de sécheresse, il faut considérer que les terres basses le long de la rivière contiennent les nappes phréatiques et par capillarité profitent aussi de l'eau de la Lys.

Pollution du sol et eaux souterraines

Les risques de pollution liés au futur projet, en phase d'exploitation, concernent principalement des fuites des réservoirs en carburant des camions ou grues présents sur la plateforme ou épanchement accidentel du contenu d'un conditionnement.

Qualité de l'air

En phase de construction, les émissions de poussières générées par le déplacement de terres des travaux de terrassement engendreront un encrassement plus rapide des surfaces vitrées.

En phase d'exploitation, les envolées de poussières seront occasionnées par :

- la manutention des matières et déchets ;
- les stockages en vrac sur le site à l'extérieur ;
- les déplacements d'engins de génie civil ;
- les camions qui arrivent et repartent du site ;
- les activités de reconditionnement.

Selon cette étude d'incidences, la réalisation de ce projet permettra de réduire la part des transports des matières par camions au profit d'un transport par bateau réduisant ainsi les émissions de CO₂ dans l'atmosphère.

Toute personne sensée comprendra que cet avantage n'est valable que sur le plan national et européen mais pas sur le plan local où un grand nombre de camions convergera vers cette plateforme...

Ce nombre de camions qui convergera vers ce quai s'additionnera à celui des camions et des tracteurs convergeant vers l'usine Clarebout (selon le comptage réalisé par la Police de Comines-Warneton en mai 2017, le nombre de camions convergeant vers CL Warneton était de 800 au lieu des 414 camions et tracteurs autorisés par le permis unique de 2012)...

À noter que la surproduction chez CL Warneton génère des émissions de CO₂ supérieures à ce qui était initialement autorisé (pour une production officielle autorisée par le SPW de 1.140 tonnes/jour). Au cours de l'été 2017, l'Agence Wallonne de l'air et du Climat (AWAC) a autorisé CL Warneton à augmenter ses émissions de CO₂ dans l'atmosphère...

Une nouvelle autorisation d'émettre des gaz à effet de serre est accordée suivant les modalités fixées dans les conditions d'exploitations particulières émises par l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AWAC)

Extrait de l'affiche jaune publiée le 3 août 2017 par l'administration communale de Comines-Warneton
Cliquer sur ce lien pour voir l'affiche complète : <https://drive.google.com/open?id=0B7Lxz9X29fIVN2xMdkhuZXdpYIU>

Ci-dessous, un extrait de l'Arrêté du Gouvernement wallon (A.G.W.) fixant la liste des installations couvertes par le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et l'allocation initiale de quotas à titre gratuit de chaque installation pour la période de référence 2013-2020 (M.B. 08.11.2013). ID Wallonie des installations de CL Warneton : 316.

Année	Modification du 9 juin 2016 (M.B. 21/06/2016)	Modification du 16 mars 2017 (M.B. 14/04/2017)	Δ	%
	Tonnes équivalent CO2 (tCO2)			
2013	33177	33177	0	0
2014	52341	52341	0	0
2015	60888	65846	4958	8,14
2016	60053	77649	17596	29,30
2017	60053	76223	16170	26,93
2018	58950	74798	15848	26,88
2019	56745	73372	16627	29,30
2020	55643	71947	16304	29,30

Source : <http://environnement.wallonie.be/legis/air/air070.html> (M.B. = Moniteur Belge)

[A.G.W. 28.11.2013] - [A.G.W. 03.04.2014] - [A.G.W. 15.05.2014] - [A.G.W. 15.01.2015] - [A.G.W. 03.03.2016] - [A.G.W. 16.03.2017]

D'autre part, nous lisons aux pages 54 et 55 de l'annexe E2 de l'étude d'incidences, Chapitre 5.4 - Air et énergie > 5.4.3.2 Qualité de l'air :

Un indicateur de qualité de l'air a été mis au point pour chaque commune wallonne. Cet outil fournit une information synthétique permettant de situer la qualité de l'air d'une commune par rapport à celle de l'ensemble de la Région, en l'occurrence ici Comines-Warneton. Dans le graphique ci-dessous nous constatons que la qualité de l'air à Comines-Warneton s'est (sérieusement) dégradée ces dernières années...

Ce graphique permet de comparer la qualité de l'air de 69 communes du Hainaut. En comparant les histogrammes nous constatons que Comines-Warneton se situe

- à la 14e place des communes où la qualité de l'air s'est dégradée;
- à la 1ère place des communes où la qualité de l'air s'est le plus dégradée...

Quatre paramètres sont pris en compte dans le calcul de l'indicateur de qualité de l'air par commune, à savoir :

- l'ozone (O3),
- le dioxyde d'azote (NO2),
- les particules fines dont le diamètre est inférieur à 2.5 µm (PM2.5),
- les particules dont le diamètre est compris entre 2.5 µm et 10 µm (PM10-2.5).

Les paramètres ci-dessus sont ceux qui permettent de mesurer la pollution de l'air par les gaz d'échappement des moteurs diesel (camions, tracteurs,...).

Dans le cas de la commune de Comines-Warneton, on s'aperçoit que la qualité générale de l'air s'est dégradée ces dernières années (cf. Figure suivante).

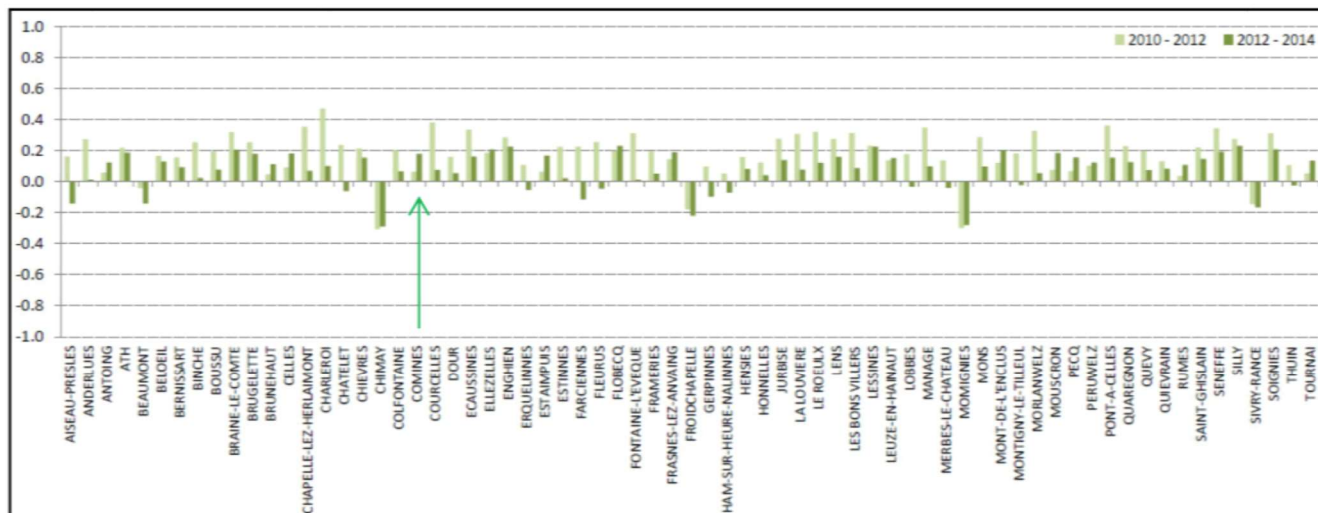


Figure 38 : Indicateurs communaux de la qualité de l'air calculés pour des périodes de trois ans (source : AWAC, 2015).

Les 23 stations automatiques (ISSeP-AWAC) réparties sur le territoire wallon enregistrent en continu les valeurs pour chacun de ces polluants. Elles fournissent des indicateurs journaliers qui sont comparés à la moyenne de la Région wallonne. Les Indicateurs communaux sont ensuite moyennés par période de trois ans afin de limiter l'influence d'épisodes exceptionnels de pollution et/ou de mauvaises conditions de dispersion atmosphérique. Les indicateurs communaux sont actuellement disponibles pour les périodes 2010-2012 et 2012-2014.

Concernant l'ozone présente dans l'atmosphère, nous avons appris que CL Warneton a installé un générateur d'ozone dans le système de désodorisation des vapeurs de cuisson rejetées dans l'atmosphère. Ce gaz est utilisé pour détruire par oxydation les particules organiques résiduelles présentes dans les fumées convergeant vers la grande cheminée.

Quant aux particules fines, il est bon de rappeler qu'en octobre 2013, le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a classé l'ensemble des particules fines, ainsi que la pollution de l'air extérieur, comme des cancérogènes certains (groupe 1) pour l'Homme.

Paysage et urbanisme

Pour rappel, la Lys/Deûle et ses berges ont fait l'objet d'un projet de parc paysager transfrontalier, le [projet Corrid'Or](#) visant à renforcer l'identité paysagère de la vallée de la Lys en préservant un espace nature (la coulée verte) dans un environnement fortement urbanisé. **Coût du projet : 1,8 million d'euros.** Divers partenaires des institutions françaises, flamandes et wallonnes se sont mis d'accord pour sa réalisation.

Côté français, on préserve la nature ; côté belge, on y installe une zone bétonnée et ces travaux sont financés par les mêmes fonds européens (Fonds FEDER). N'y a-t-il pas là, une incohérence ?

Deuxième incohérence ? Ce projet de plateforme bimodale se situe sur une zone inondable. Or, un autre [projet transfrontalier de lutte contre les inondations dans la vallée de la Lys intitulé LINBATYS](#), associant la France, la Flandre et la Wallonie va coûter plus de **3,2 millions d'euros** dont financement européen (FEDER)...

Troisième incohérence ? Ce projet de plateforme portuaire va à l'encontre du [projet LYSE](#) approuvé en 2016 par l'Europe dans le cadre du programme de coopération transfrontalière INTERREG V France, Wallonie, Flandre contre les risques inondations causées par le changement climatique, le changement d'occupation des sols et l'urbanisation sur les territoires transfrontaliers de la Lys et de l'Yser rendant les communes de plus en plus vulnérables au risque inondation. **Coût total du projet : 4,76 millions d'euros** dont financement européen (FEDER) : 2,4 millions d'euros...

Rappelons les services rendus gratuits des zones inondables/humides :

- Selon les scientifiques les zones humides sont de véritables puits qui absorbent le CO₂ (gaz à effet de serre). Leur protection contribue (gratuitement) à la lutte contre le réchauffement climatique,
- La réalisation de ce projet engendrera la perte des habitats, dont plusieurs présentant un intérêt biologique élevé.
- La bétonisation de cette partie du Pont rouge participe à la sixième extinction de masse qui est en cours. Les scientifiques du monde entier ne cessent de nous alerter sur la disparition massive des insectes, des oiseaux et des mammifères et que cette extinction s'accélère dangereusement !
- Les zones humides absorbent les crues de la Lys et des ruisseaux qui s'y déversent et « nourrissent » les nappes phréatiques.
- Dans notre région très impactée par la pollution aux nitrates, les zones humides contribuent à purifier les eaux de surface déjà saturées par les effluents agricoles et industriels.



Vue de Deûlémont (Mars 2016)

Crue de la Lys et inondation des prairies humides du Pont rouge (2016)

Voir d'autres photos de cette zone inondée. Suivre ce lien : <https://photos.app.goo.gl/tCKRcPMwMK9Kfo44A>

Par ailleurs, le rapport précise que le projet s'inscrit : « dans un paysage local du quotidien, sans valeur paysagère patrimoniale et une occupation du sol de type agricole (prairies bordées de haies) ainsi que la présence de l'entreprise Clarebout, du clocher de l'église et la cheminée de l'ancienne briqueterie de Deûlémont ».

Il semblerait donc que « l'urbanisation » de la commune de Deûlémont et ses 1.750 habitations, majoritairement impactées selon la proximité des lieux et dont la 1^{ère} maison du centre du village se situe à 203 m du projet, ait été « négligée » dans ce rapport.

Le terme « quotidien » n'a aucune valeur précise et on peut même parler de terme « subjectif ». Pourquoi donner une connotation banale voire trompeuse à un paysage qui est parcouru et estimé par des centaines de touristes, cyclistes, cavaliers et piétons, joggeurs tant en semaine que le dimanche. Nous contestons fermement ce terme et signalons que cette partie de la vallée possède une véritable unité et une homogénéité paysagère typique de la Lys. La preuve en est que l'étude mentionne des alignements de saules, des cours de ruisseaux, des prairies basses qui tendent de plus à se raréfier et qui donnent un caractère à cette zone. Comparez certaines œuvres du [peintre Verboeckhoven](#) à ce que vous voyez au Pont Rouge pour vous en convaincre.

Trafic

Charges de trafic attendues (estimation)

Scénario minimaliste (utilisation minimale de l'infrastructure portuaire pour un transbordement de 200.000 tonnes/an) :

- 43 camions pour une péniche d'un gabarit de 1.300 t, une péniche sera déchargée en moyenne tous les 2 jours ;
- Le trafic annuel sera de 6.600 camions/an (soit 22 camions en moyenne/jour)
- Soit 1 camion/heure dans le cadre d'une exploitation 24h/24 et 3 camions/heure dans le cadre d'une exploitation concentrée sur 8h/jour ;

Scénario maximaliste (utilisation maximale de l'infrastructure portuaire pour un transbordement de 1.000.000 t/an sur une exploitation concentrée sur 8h/jour) :

- 222 mouvements de camions/jour ;
- 33.300 camions /an ;
- 13 camions/heure pour une péniche d'un gabarit de 4.000 tonnes ;

À noter que le nombre de camions qui convergera vers ce quai s'ajoutera au nombre de camions et de tracteurs entrant et sortant de l'usine Clarebout, déjà très important et polluant (réf. : comptage de la police de Comines-Warneton en mai 2017 : 800 camions) et qui le sera encore plus avec la mise en service de la ligne 7 en septembre prochain. Lors d'un conseil communal au cours duquel la question des blocs de béton posés en travers de la chaussée du Pont rouge, l'échevin Vandeskeldé a laissé entendre que ce nombre avait encore augmenté depuis...

À noter aussi la **dangerosité du carrefour** chaussée du Pont rouge et du chemin de la grande haie (route Clarebout). Selon les riverains les camions, tracteurs, camionnettes des sous-traitants travaillant dans cette usine ne s'arrêtent pas au stop.... Qu'en sera-t-il quand cette plateforme bimodale sera opérationnelle ? (et quand la ligne 7 de CL Warneton sera mise en service ?)

Charges de trafic attendues sur la voie d'eau (estimation) :

- Scénario minimaliste : environ une péniche tous les 2 jours de 1.300 tonnes, soit 150 péniches/an
- Scénario maximaliste : 1 à 2 péniches /jour (1 x 4.000 t ou 2 x 2.000 t) pour un total de 1.000.000 t/an soit 500 péniches/an.

A terme, cette plateforme bimodale sera confiée à un opérateur privé, dans le cadre d'une concession et, il y a fort à parier que, pour une question de rentabilité, les options maximalistes soient retenues.

Environnement sonore

En phase de construction :

Ce sera la phase de travaux la plus bruyante suite à la manipulation d'engins de chantier (niveau sonore non évaluable à ce jour) :

- Pelles mécaniques ;
- Mini et midi pelles ;
- Marteaux piqueurs alimentés par des compresseurs ;

En phase d'exploitation :

Le transbordement sera réalisé en fonction du type de matériaux. Les principales sources de bruit seront donc liées au fonctionnement et au déplacement de ces engins repris ci-dessous (niveau sonore non évaluable à ce jour) :

- Une grue portuaire ;
- Des bulldozers chargeurs ;
- Un chargeur sur pneus ;
- Des pelles hydrauliques.

Selon le rapport, les niveaux de bruit attendus pour les différentes activités de transbordement au niveau des 1ères habitations seront de l'ordre de 40 à 50 dB(A) soit sensiblement les mêmes niveaux qu'aujourd'hui (valeurs issues de diverses campagnes de mesures réalisées précédemment pour d'autres études similaires). Ce constat ne concerne que l'environnement belge, car la plateforme sera équipée en pourtour, d'une barrière végétale.

Côté France, la rivière ne peut servir de barrière anti bruit et nous subirons de plein fouet, de fortes nuisances sonores.

Conclusion

Pourtant, 4 sites alternatifs de localisation plus appropriés ont été proposés par les riverains de la région wallonne :

1. Au lieu-dit « le Touquet » à Comines Warneton – site agricole, à quelques mètres à l'est de la RN58 reliant la frontière française à l'A19 ;
2. Route des Ecluses - site agricole à Comines où les berges sont aménagées jusqu'à environ 50 mètres en amont des Ets Beaulieu fibres (Ces berges peuvent être prolongées à moindre coût. Et le chemin piéton peut contourner une éventuelle plateforme comme dans le projet au Pont rouge).

Concernant la possibilité d'implanter la plateforme portuaire près des écluses à Bas-Warneton, nous sommes persuadés que c'est tout à fait possible pour les raisons suivantes.

Dans l'**Arrêté du Gouvernement wallon du 22 avril 2004** adoptant le projet de révision du plan de secteur de Mouscron-Comines portant sur l'inscription à Comines (Warneton et Bas-Warneton) d'une zone d'activité économique industrielle en extension de la zone d'activité économique industrielle dite de «Bas-Warneton»

et d'une zone d'activité économique mixte au lieu-dit « Les Quatre Rois »

Source: https://wallex.wallonie.be/index.php?mod=voirdoc&script=wallex2&PAGE_DYN=indexBelgiqueLex.html&MBID=2004202458

Extraits :

(...)

43e ligne: Considérant que quatre sites ont été étudiés; que **le site localisé au lieu-dit « Pont-Rouge » a été abandonné pour des raisons environnementales** et que le site localisé à Ploegsteert l'a été afin de préserver des terrains qui seront peut-être nécessaires à l'extension de l'argilière; que l'étude a donc été poursuivie sur les deux sites restants à savoir « Bas-Warneton » et « Les quatre Rois »

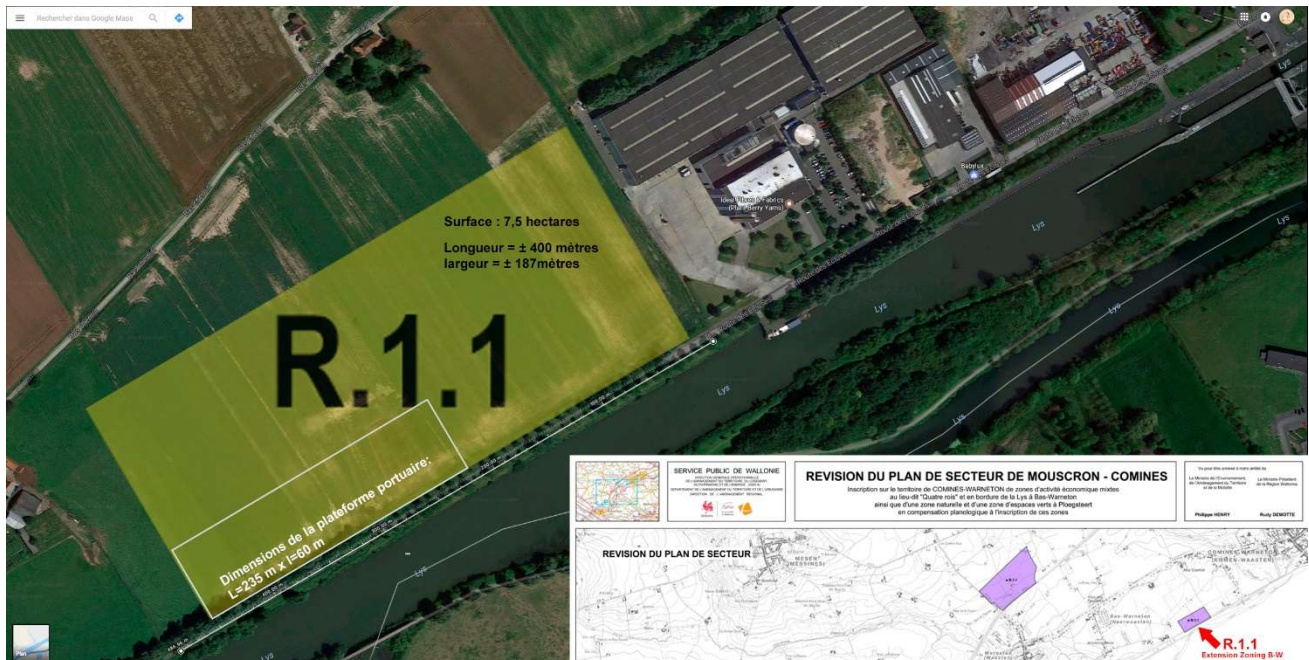
(...)

Considérant cependant que la connexion directe proposée par l'étude d'incidences est une perspective à très long terme; que **le plan communal de mobilité préconise plutôt de relier la zone industrielle portuaire de « Bas-Warneton » à la RN 58 par une voirie déjà inscrite au plan de secteur et qui reliera la N531 à la rue du Fort; considérant dès lors qu'actuellement l'accessibilité routière de la zone portuaire de « Bas-Warneton » n'est pas suffisante pour permettre l'inscription d'une zone de vaste dimension;**

(...)

Art. 3. La prescription supplémentaire suivante, repérée *R 1.1., est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté « **Les commerces de détail et les services à la population ne sont pas autorisés à s'implanter dans la zone repérée *R 1.1, sauf s'ils sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone** ».

L'extension future du zoning de Bas-Warneton (R.1.1) autorisée par le SPW sur le bord de la Lys mesure ± 400 m de long et ± 187 m de large, soit 7,5 hectares ou 5 fois la superficie de la plateforme portuaire projetée au Pont rouge...



Cliquer sur le lien suivant pour agrandir l'image ci-dessus : <https://photos.app.goo.gl/XLS1NB9Djwwezr1G9>

Selon le Plan stratégique 2017-2018-2019 de l'IEG, cette extension du zoning permettrait aux entreprises Berry Yarns (Beaulieu Fibres) et Delmar de s'y développer... Question : Est-ce que ces entreprises ont besoin de 7,5 ha ? Dans la négative, accepteraient-elle la présence de cette plateforme qui utiliserait grosso modo 1/5 de cette surface ? Y verraient-ils une utilité ? Ne pas oublier que ce zoning a été initialement conçu pour

les entreprises utilisant le transport fluvial et ayant besoin d'un accès à la Lys...

Autre question : si l'administration communale n'avait pas autorisé l'implantation de Baby Lux interdite par l'arrêté du gouvernement wallon du 22/04/2004 (voir extrait ci-dessus), Berry Yarns et Delmar auraient-elles eu suffisamment de terrain pour s'y développer comme elles le souhaitent ?

D'autre part, l'implantation de la plateforme portuaire près des écluses à Bas-Warneton bénéficierait de la proximité (à ±800 m) de [la Société Dufour](#) qui dispose de nombreux engins de levage nécessaires aux chargements / déchargements des péniches. Voir photo ci-dessous.



Engin de levage DUFOUR en train de décharger une péniche de 1.000 tonnes de maïs (Photo : Denis Viaene – 19/06/2018)

Le [PACO](#) prétend qu'il est impossible d'implanter une telle plateforme portuaire à cet endroit parce qu'elle est trop proche des écluses... Faux ! Suivre ce lien pour en savoir plus : <https://wp.me/p7s4xt-1ur>

Malgré toutes les solutions préconisées par les ingénieurs chargés de l'étude d'incidences sur l'environnement dans leur rapport final (aménagement d'infrastructures, recommandations et mesures diverses de prévention, ...) il n'est pas concevable que certaines ou plusieurs de ces recommandations puissent être réalisées et/ou respectées, pour diverses raisons ... et, qu'en conséquence, il y aura inévitablement, un impact extrêmement négatif sur notre vie au quotidien et une sévère atteinte à notre quiétude.

Pour information, il faut savoir qu'à plus long terme, il est prévu, sur la même zone du Pont Rouge, l'implantation d'une zone industrielle malgré l'étude dont fait référence l'arrêté du gouvernement wallon du 22/04/2004 (voir plus haut) .

Dans La Dernière Heure du 18 février 2016, M. Vandesselde, échevin de Comines-Warneton, déclarait : « *S'il doit y avoir un quai, il y aura une plateforme. Et il faudra bien y arriver à cette plateforme. Ce qui signifie une infrastructure pour les véhicules. Et puis, il ne faut pas se leurrer. Il y aura un jour un zoning à cet endroit. Ce serait mentir que de dire le contraire.* »

Cliquer sur ce lien pour lire l'article complet : <https://photos.app.goo.gl/ZLLpY7XF4Femjksi7>

Quelle est la vraie raison de ce projet de plateforme portuaire au Pont-Rouge à Warneton (B) ?

Enfin, le nœud du problème est pourquoi édifier une plateforme portuaire au Pont rouge et pour favoriser qui ???

Toute la Wallonie occidentale est plus proche du port de Pecq que de celui de Warneton et de Mouscron. Donc personne de Wallonie ne viendra à Warneton.

Quant aux entreprises locales, aucun nom n'est avancé. CL Warneton est soumis à un chantage de M. Carlo Di Antonio (CDH), ministre de l'Environnement. Si cette entreprise utilise la plateforme portuaire du Pont Rouge il pourra construire un deuxième super congélateur.

Warneton : Pour le ministre Carlo Di Antonio (CDH), le refus du second frigo n'est pas définitif

« Mais Carlo Di Antonio n'écarte pas de revoir sa position plus tard. *"Je pense que ce n'est pas un refus nécessairement définitif, parce que si un gain environnemental pouvait être développé, avec l'utilisation de la voie d'eau pour les transports, on pourrait sans doute augmenter la capacité et revoir cette décision concernant le congélateur supplémentaire ou d'autres infrastructures. La concrétisation de ce volet-là peut sans doute permettre de débloquer le reste beaucoup plus facilement."* ([Dernière Heure – 7/12/2017](#))

La plateforme portuaire du Pont-Rouge ne profitera qu'à CL Warneton

Il est clair que cette plateforme portuaire profitera à une entreprise flamande, CL Warneton. Après sa mise en service, les décideurs flamands vont observer. S'ils y voient une activité importante qui sera le fait de firmes flamandes ils construiront un port fluvial chez eux. Ce fut le cas avec l'écluse de Menin. Après la première guerre mondiale le quai Verboeckhoven fût érigé à Warneton pour en faire un port fluvial qui intéressait les Yprois car les péniches sur la Lys étaient plus grandes que sur l'Yperlée (reliant la ville d'Ypres au fleuve Yser), ce qui rendait le transport sur la Lys moins coûteux.

Ypres a donné des primes aux Yprois et le port de Warneton a peu fonctionné. Ces problèmes sont les mêmes depuis le Moyen Âge si pas avant. Ils continueront.

Donc, la seule chose qui a « un peu ennuyé » les auteurs de ce projet de plateforme portuaire au Pont - Rouge, c'est quand on a affirmé que celle-ci sera réalisée pour l'entreprise CL Warneton et elle seule et parce que le PACO a trouvé un financement européen (FEDER).

C'est la seule et vraie raison. Pourquoi ? Parce que cette plateforme portuaire va être réalisée en moins de deux ans alors que les projets suivants

- le zoning des quatre rois à Warneton datant d'il y a 20 ans n'a toujours pas vu le jour,
- idem pour la route qui doit relier les zonings de Bas-Warneton et de Comines ; ce projet date de 40 ans,
- la jonction de la Lys Comines-Wervik date aussi de 40 ans et elle n'a toujours pas été réalisée.

La croissance très rapide de Clarebout Potatoes qui exporte 95% de sa production

Clarebout Potatoes ne cesse d'augmenter ses parts de marché à l'exportation. Cette entreprise exporte aujourd'hui 95 % de sa fabrication dans les pays suivants :

Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Andorre, Angola, Arabie saoudite, Aruba, Autriche, Bahamas, Bahrein, Barbade, Belize, Bermudes, Bosnie Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Comores, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Emirats Arabes Unis, Espagne, Finlande, France, Gabon, Gambie, Guatémala, Hong-Kong, Indonésie, Irlande, Islande, Italie, Jordanie, Koweït, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Malte, Maroc, Moldavie, Nigéria, Norvège, Oman, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal, Serbie, Seychelles, Singapour,

Slovénie, Suède, Suisse, Tanzanie, Thaïlande, Trinité-sur-Tobago, Turquie, USA, Zimbabwe, Martinique, La Réunion.

Source : <https://www.sialparis.fr/Catalogue-2016/Catalogue-Sial-Paris-2016/Liste-des-exposants/CLAREBOUT-POTATOES-NV>

Selon [La Voix du Nord du 2/07/2018](#), l'entreprise Clarebout Potatoes **emploie environ 1.400 salariés sur ses deux sites**, à Warneton (B) et Neuve-Église (B), dont beaucoup de Français et « *surtout à Warneton* » ajoute Jan Poté, le responsable communication de l'entreprise.

Un effectif qui ne suffit visiblement pas vu l'actuelle campagne de recrutement, à moins que l'entreprise ne souffre d'une image écornée par les accidents du travail (dont deux mortels en deux ans) et nuisances dénoncées par les riverains, belges et français.

Le porte-parole de l'usine réfute en bloc et assure que la campagne se justifie par le fait qu'il est « *très difficile de trouver des ouvriers qualifiés, c'est dur* ». Jan Poté préfère mettre en avant « *la croissance très rapide* » de l'usine, qui va de pair avec « *la croissance des produits surgelés à base de pommes de terre, dont plus de 95 % de la production part à l'exportation* ». Un chiffre difficile à vérifier est avancé, **avec une augmentation de 57 % du personnel « ces dernières années »**... Clarebout manque donc de bras, mais lesquels ?

Comme CL Warneton prétend que son usine ne produit pas plus que les 1.140 T/jour autorisés par le permis unique de 2012, ce qui est confirmé plusieurs fois dans le dossier de demande de permis unique de 2016 pour le second super congélateur et pris en compte sans vérification par les autorités communales de Comines-Warneton et wallonnes - nous nous demandons si Jan Clarebout ne serait pas une sorte d'« avatar doué en magie » et si ses usines ne seraient pas aussi des centres sociaux vu l'augmentation de 57% du personnel employé... 😊

Nous pensons plutôt que ce chef d'entreprise et ses acolytes excellent dans l'art du mensonge et de la manipulation. Sinon, comment expliquer les modifications suivantes de son entreprise de Warneton et l'extrême bienveillance des autorités wallonnes, qu'il s'agisse du ministre de l'environnement, des responsables du département des permis et autorisations, du département de la Police et des Contrôles et des autorités communales de Comines-Warneton ?? N'oublions pas que [Jan Clarebout est membre du conseil d'administration de BELGAPOM](#), une organisation professionnelle reconnue, qui, au niveau national et international, défend les intérêts des négociants en pommes de terre de consommation et de semences, des préparateurs-emballeurs, des exportateurs, des éplucheurs et de l'industrie de la transformation.

- Début 2018, CL Warneton a fait augmenter la puissance de l'alimentation électrique de son usine de 42% : 32 mégawatts au lieu de 22 mégawatts...

- L'année dernière, l'Agence de l'Air et du Climat (AWAC) a autorisé CL Warneton à augmenter ses émissions de gaz à effet de serre (responsables du réchauffement climatique) de près de 30%... Les émissions de CO2 sont produites par le gaz consommé par les friteuses...

- Dans le permis unique de 2012 il est prévu 414 mouvements / jour de camions et tracteurs entrant/Sortant de l'usine de CL Warneton. En mai 2017, la Police de Comines-Warneton a compté ±800 camions entrant ou sortant de l'usine...

- CL Warneton va mettre en service une nouvelle ligne, la N°7, début septembre 2018. Cette ligne autorisée par le permis unique de 2012 doit officiellement produire 72 T/jour de spécialités. En réalité, cette nouvelle installation va produire beaucoup plus et pas que des spécialités. Des bruits de couloirs confirmés par différentes personnes fiables travaillant dans cette usine dans cette entreprise parlent en effet d'un minimum de ±50 T/heure, soit ±1.400 T/jour... Ce qui explique les nouvelles extensions autorisées l'année dernière par le SPW :

- 2 chaudières à huile thermique (pour la friteuse de la ligne 7)

- Chaudière à vapeur et nouvel incinérateur pour augmenter la capacité de traitement de l'installation de désodorisation des vapeurs de cuisson rejetées dans l'atmosphère
- Différentes installations visant l'augmentation de la capacité de traitement de la station d'épuration (STEP)

A noter que la transformation du digesteur (bassin caréné en tôle ondulée noire participant à la production de biogaz) en bassin anaérobie est en cours et, à notre connaissance, sans permis d'environnement.